

COMMUNICATION

Mouvement collectif pour un transport public abordable

Projet de loi n°76

*Loi modifiant l'organisation et la gouvernance
du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*

Présenté à la *Commission des transports et de l'environnement*
Assemblée nationale du Québec

28 janvier 2016



TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DU MOUVEMENT COLLECTIF POUR UN TRANSPORT PUBLIC ABORDABLE

1

- 1.1 Composition et fonctionnement
- 1.2 Historique de la coalition
- 1.3 Notre intervention aujourd'hui

2. L'ENJEU SOCIAL DU TRANSPORT EN COMMUN

- 2.1 Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun
- 2.2 Les impacts de la croissance des tarifs du transport sur les personnes
- 2.3 L'immobilité comme facteur d'exclusion sociale
- 2.4 Perspective économique sur la mobilité

3. VERS UNE DÉFINITION D'UN DROIT À LA MOBILITÉ

- 3.1 Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important
- 3.2 Les ancrages du droit à la mobilité
 - a. Le droit à la mobilité dans la *Déclaration universelle des droits humains*
 - b. Le droit à la ville
- 3.3 Droit à la mobilité et accessibilité financière du transport en commun

4. UNE SOLUTION : LA TARIFICATION SOCIALE

- 4.1 Exemples de tarification sociale au Canada
- 4.2 Exemples de tarification sociale dans le monde

5. CONCLUSION

1. PRÉSENTATION DU MOUVEMENT COLLECTIF POUR UN TRANSPORT PUBLIC ABORDABLE (MCTPA)

Le *Mouvement collectif pour un transport public abordable* (ci-après MCTPA) travaille depuis 2012 sur une question essentielle pour une part importante de la population montréalaise, mais absente du débat public : l'accessibilité financière du transport en commun.

1.1 Composition et fonctionnement

2

Le MCTPA est une coalition régionale, dont le travail se situe dans la grande région montréalaise. C'est la raison pour laquelle nous donnerons Montréal en exemple dans les pages qui suivront. Toutefois, nous tenons à préciser que ces préoccupations concernent l'ensemble des régions du Québec.

Le MCPTA regroupe des organisations et regroupements communautaires montréalais, se réunissant plusieurs fois par année en assemblée générale. Son comité de suivi est composé de :

- Action-Gardien, la table de concertation communautaire de Pointe-St-Charles
- Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) – St-Michel
- Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri (CÉDA)
- Comité des sans emploi de Pointe-St-Charles
- Projet PAL
- Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP)
- Welfare Rights Committee of South-West Montreal

1.2 Historique de la coalition

Au début des années 2000, les tarifs de la *Société de transport de Montréal* (STM) ont connu des hausses fulgurantes qui ont rapidement eu un effet dévastateur pour les personnes qui fréquentent les organismes communautaires montréalais. C'est dans ce contexte que la *Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal* (ci-après TROVEP) a dû se pencher sur ce nouveau phénomène d'exclusion sociale.

Les groupes remarquent que leurs militant.e.s et membres peinent à se déplacer à Montréal vu le prix du transport en commun. Durant les premières années de

l'administration Tremblay, il y a souvent deux augmentations du prix des titres de la STM lors d'une même année. Le manque de moyens des personnes en situation de pauvreté pour se déplacer est un nouvel enjeu qui émerge. Il n'existe pas d'instance dans le milieu communautaire qui traite de cette question.

La *Coalition sur le transport en commun* se met sur pied en 2003 pour s'opposer aux hausses de tarifs et demander, sur le court terme, une tarification sociale pour les personnes à faible revenu. Durant cette période de questionnements, la TROVEP va aussi appuyer les groupes populaires en alphabétisation durant leur lutte pour un tarif *Alpha*.

3

La problématique de la cherté des transports est alors peu connue et la *Coalition sur le transport en commun* fait un travail de fond pour en faire connaître les enjeux. De nombreuses formations sont données dans les groupes communautaires à Montréal, de même que des campagnes d'appuis et de multiples manifestations et actions de visibilité créatives.

De 2007 à 2009, les démarches de pressions politiques se multiplient : questions en conseil d'arrondissement, lettres de demande d'engagements aux candidats aux élections municipales, campagne de formulaires de plaintes, etc. En 2010, une consultation large initiée par le *Conseil des Montréalaises* a lieu sur les enjeux du transport en commun.

En 2012, le groupe communautaire *Projet PAL* lance un appel à former une nouvelle coalition et le *Mouvement collectif pour un transport public abordable* voit le jour comme nouveau véhicule de la lutte sur la cherté des transports. Les pressions politiques et les campagnes de sensibilisation du public reprennent en force avec de nombreuses manifestations, campagnes de lettres, interventions lors des élections et en conseil municipal. Le 27 mai, le Conseil de ville de Montréal adopte une motion afin « Que le conseil de ville demande à la STM d'étudier les éléments de mise en œuvre d'une tarification sociale (...). ».

En 2014, la STM propose au MCTPA de se joindre à un comité de travail conjoint afin de documenter la mise en place potentielle d'une tarification sociale à Montréal. La coalition, heureuse de la reconnaissance de la problématique, accepte de participer au processus. Le comité conjoint s'est réuni à plusieurs reprises depuis 2014 afin de dégager des modèles et différents paramètres possibles pour instaurer une tarification sociale dans la grille tarifaire de la STM. L'exercice, toujours en cours au moment d'écrire ces lignes, a permis de cibler différentes populations admissibles selon différentes mesures de faible revenu, différents rabais possibles sur les titres et

des preuves d'admissibilité potentielles, tout en chiffrant les impacts financiers selon les divers scénarios.

1.3 Notre intervention aujourd'hui

C'est parce qu'il considère crucial que la future *Autorité régionale de transport métropolitain* prenne en compte le droit à la mobilité des personnes les plus démunies de notre société que le MCTPA présente une communication dans le cadre de l'adoption de la *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*. La refonte et l'harmonisation des grilles tarifaires dans la région métropolitaine constitue pour plusieurs une étape opportune pour l'implantation d'une tarification sociale.

Si certaines sociétés de transport en commun souhaitaient mettre en place une tarification sociale (...), il faudrait qu'elles se questionnent sur les autres tarifs offerts et harmonisent leur gamme tarifaire en conséquence. Pour être efficace, une réflexion tarifaire doit nécessairement commencer par la réalisation d'une politique tarifaire. Suite à l'adoption d'une politique tarifaire, il faudra ensuite construire une gamme composée de différents produits(...).¹

Le MCTPA souhaite donc que le présent document soit utile à la définition d'une nouvelle politique tarifaire qui inclut des mesures de tarification sociale, afin que tous et toutes puissent se déplacer dans la région métropolitaine et que personne ne soit forcé à l'immobilité faute de revenu suffisant.

¹ *Rapport final -Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun*, présenté à l'Association de transport urbain du Québec (ATUQ) N/Réf. : 59592-100, Octobre 2010, Sommaire p.4-5.

2. L'ENJEU SOCIAL DU TRANSPORT EN COMMUN

2.1 Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun

Ces dernières années, la détérioration des conditions de vie des personnes vivant en situation de pauvreté est devenue fort inquiétante au Québec. L'augmentation dramatique de la fréquentation des banques alimentaires en est un exemple probant. L'impossibilité pour de plus en plus de personnes de se déplacer en est un autre moins reconnu, puisqu'il est moins visible, mais ayant des effets importants sur la situation des personnes. L'immobilité qui leur est imposé pousse à l'isolement ainsi qu'à l'exclusion sociale et économique. Comme le rappelait une citoyenne rencontrée par la TROVEP de Montréal : « *le prix de la CAM est augmenté, c'est moins d'argent pour manger* ».

Plus on se retrouve en situation de pauvreté, plus on a de la difficulté à avoir accès au transport et à se déplacer. C'est le cas bien sûr pour l'accès au transport en commun. Il s'ensuit un cercle vicieux. Or, Montréal fait justement partie des villes affichant un taux de pauvreté parmi les plus élevé au Canada. À Montréal, le taux de personnes sous le seuil de faible revenu (SFR) est de 29 % pour le territoire de l'île de Montréal². Un Montréalais sur 10 vit de l'aide sociale et le pourcentage de personnes ayant recours aux banques alimentaires canadiennes a augmenté de 1 % de 25 % depuis 2008.³ Et il n'y a pas que le coût des transports qui augmente. C'est aussi le cas des denrées et des loyers. Bref, l'augmentation du coût de la vie est ressentie dans toutes les sphères du quotidien.

2.2 Les impacts de la croissance des tarifs du transport

Depuis la décennie 1970, le gouvernement provincial s'est largement désinvesti du financement des transports publics. La conséquence de ce retrait de Québec, jumelée à la diminution de la contribution de Montréal, a fait en sorte que ce sont les usager.e.s des transports qui contribuent désormais le plus au financement de l'exploitation du réseau de transport en commun. Le principe de l'utilisateur payeur, au détriment d'une vision du transport comme étant un service essentiel, est de plus en plus répandu.

² http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90438486&_dad=portal&_schema=PORTAL (consulté janvier 2016).

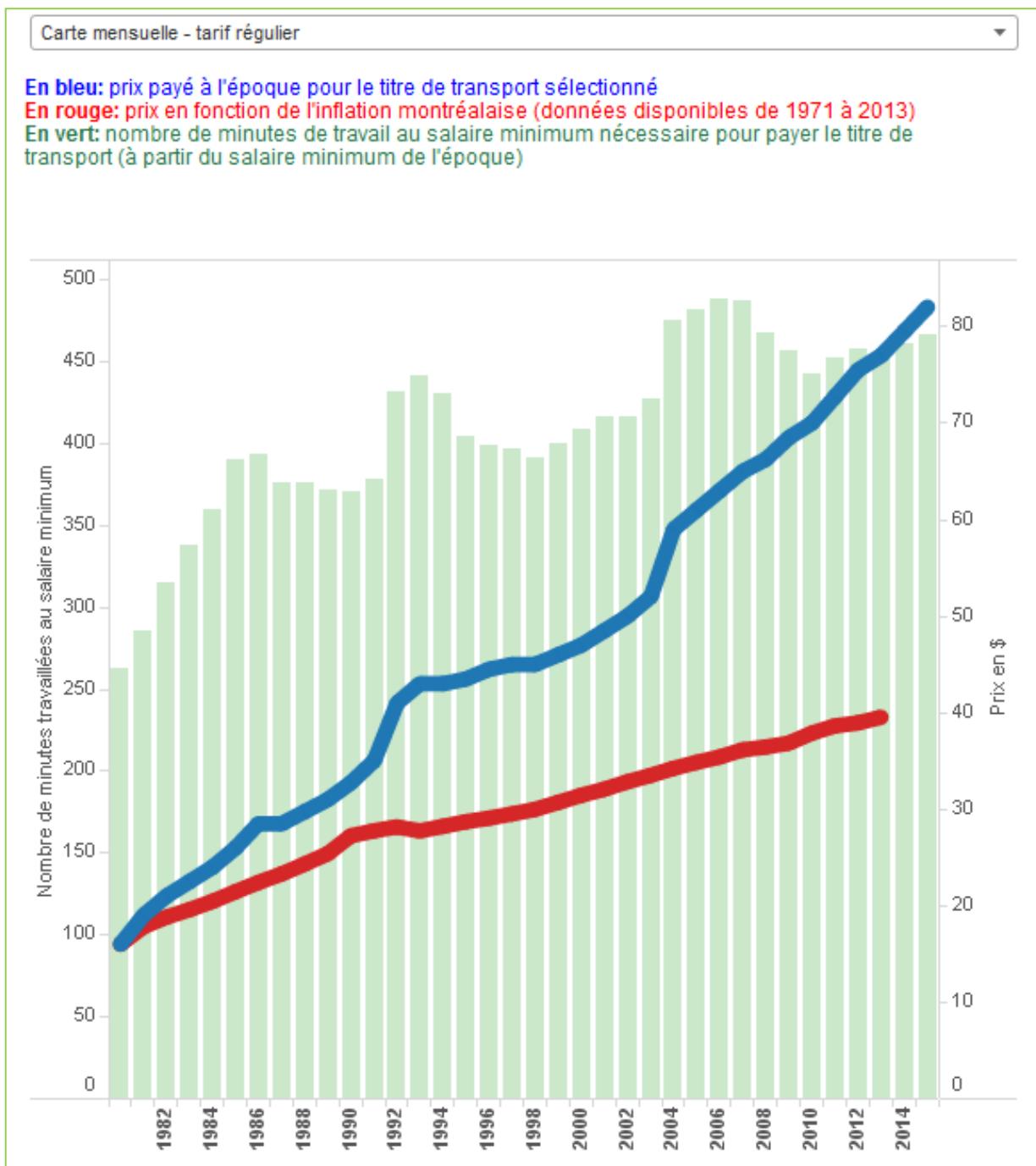
³ Banques alimentaires Canada, *Bilan-Faim 2015*, https://www.foodbankscanada.ca/FoodBanks/MediaLibrary/HungerCount/BilanFaim2015_singles.pdf.

Les hausses de tarifs à la STM connaissent une progression fulgurante, bien au-delà de l'inflation (voir *Tableau 1* sur la comparaison entre la hausse du titre mensuel de la STM avec l'inflation depuis 1982). Ainsi, depuis le milieu des années 90, les usagers-ères ont eu droit à des hausses moyennes deux fois plus élevées que l'inflation. De plus, on constate que cette forte tendance à des hausses des tarifs de transport en commun ne suit pas l'évolution des revenus des ménages, notamment pour les travailleur.se.s au salaire minimum (voir *Tableau 3*).

Bien que les tarifs ordinaires aient connu de fortes et constantes hausses (voir *Tableau 2*), les tarifs réduits se démarquent par des hausses encore plus fortes. Cela a pour conséquence que l'écart entre les titres ordinaires et réduits ne cesse de rétrécir. En 2000, le titre mensuel à tarif réduit représentait 42,5% du titre mensuel régulier. En 2009, cette proportion a atteint 53,2% et elle s'établit aujourd'hui à 60%. Le passage unique à tarif réduit est passé de 50% du tarif régulier en 2000 à 63% en 2009 et à 69% en 2016.

Pour les ménages les plus pauvres, qui n'ont pas d'auto, les hausses tarifaires des dernières années mettent carrément en péril la possibilité de se déplacer

TABLEAU 1 - La hausse du titre mensuel régulier face à l'inflation depuis 1982⁴



7

⁴ Naël Shiab, *Il faut travailler toujours plus pour monter dans l'autobus*, Journal Métro, 14 septembre 2015.

TABLEAU 2 – L'évolution des différents titres de la STM de 1999 à 2009⁵

Évolution des tarifs à la STM								
	CAM	CAM tarif réduit	CAM Hebdo	CAM Hebdo tarif réduit	Billets (6)	Billets (6) tarif réduit	Espèces	Espèces tarif réduit
Bourque 1999 :	46 \$	\$						
2000 :	47 \$	20 \$	12,50 \$	6,50 \$	1,38 \$	0,71 \$	2,00 \$	1,00 \$
2001 :	48,50 \$	22,50 \$	13,50 \$	6,75 \$	1,42 \$	0,71 \$	2,00 \$	1,00 \$
Tremblay 2002 :	50 \$	25 \$	14 \$	7 \$	1,50 \$	0,75 \$	2,25 \$	1,25 \$
2003-06 :	52 \$	26 \$	15 \$	7,50 \$	1,58 \$	0,79 \$	2,25 \$	1,25 \$
2003-07 :	54 \$	27 \$	16 \$	8 \$	1,67 \$	0,83 \$	2,50 \$	1,25 \$
2004 :	59 \$	31 \$	18 \$	9,50 \$	1,83 \$	0,92 \$	2,50 \$	1,25 \$
2005 :	61 \$	32,50 \$	18 \$	9,75 \$	1,88 \$	0,98 \$	2,50 \$	1,25 \$
2006 :	63 \$	33,75 \$	18,50 \$	10,25 \$	1,92 \$	1,00 \$	2,50 \$	1,50 \$
2007 :	65 \$	35 \$	19 \$	10,75 \$	1,96 \$	1,04 \$	2,75 \$	1,75 \$
2008 :	66,25 \$	36 \$	19,25 \$	11 \$	2,00 \$	1,08 \$	2,75 \$	1,75 \$
2009 :	68,50 \$	37 \$	20 \$	11,25 \$	2,13	1,13 \$	2,75 \$	1,75 \$
Augmentation 48,9%	85%	60%	73 %	54%	59%	37,5%	75%	

⁵ Document maison élaboré à partir des grilles tarifaires de la STM.

TABLEAU 3 - L'évolution du tarif de la CAM versus le salaire minimum⁶

Année	Salaire minimum(taux général)	Tarif du titre mensuel régulier
2000	6,9	47
2001	7,00	48,50
2002	7,2	50
2003	7,3	52 (janvier) 54 (juillet)
2004	7,45	59
2005	7,6	61
2006	7,75	63
2007	8	65
2008	8,5	66,25
2009	9	68,5
2010	9,5	70
2011	9,65 (mai)	72,75
2012	9,90	75,50
2013	10,15	77

⁶ Document maison élaboré à partir des données sur le salaire provenant de : <http://www.cnt.gouv.qc.ca/salaire-paie-et-travail/salaire/historique-du-salaire-minimum/>.

2.3 L'immobilité comme facteur d'exclusion sociale

La mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires. Par conséquent, les difficultés de moyens physiques et économiques de chacun.e vont induire des écarts dans l'aptitude à s'insérer dans un univers toujours plus mobile. Favoriser l'accès à la mobilité est indispensable à l'insertion des populations en difficulté et au renforcement du lien social. Ce déficit de mobilité conduit à un enclavement des territoires et à un sentiment d'exclusion des populations. À l'évidence, tout le monde n'est pas égal devant la mobilité.

Comme le mentionne le *Conseil des Montréalaises*, «*la mobilité dépasse la simple question de se rendre d'un point à l'autre: il s'agit d'un facteur fondamental de l'intégration sociale et économique des individus en général et des individus défavorisés en particulier*»⁷. La mobilité des individus favorise en effet leur inclusion sociale. Cela leur permet de se relier à leur famille et leurs amis ainsi que d'avoir accès aux institutions et aux différents services de la société, que ce soit les centres de loisirs, les bibliothèques publique ou les ressources de soutien, tels les centres de femmes et les organismes communautaires.

Cela augmente aussi le sentiment de faire partie d'une collectivité. Côtoyer «son monde» a des impacts sur la santé psychologique des individus. «*Le transport n'est pas seulement une question de se rendre d'un endroit à l'autre. Quand les gens peuvent se déplacer facilement et à moindre coût au sein de leur communauté, ils viennent à mieux la connaître et sont libres de participer aux activités qu'ils choisissent*»⁸.

Pour les populations installées en périphérie des bassins économiques et d'emplois, il est souvent impératif d'avoir accès à une voiture ou aux transports collectifs pour la mobilité. Or, l'offre en transports publics est généralement mal adaptée aux besoins de la population des quartiers dans lesquels sont surreprésentés les jeunes, les familles nombreuses et les chômeur.se.s ou les travailleur.se.s aux emplois peu qualifiés et aux horaires décalés⁹. Si les transports collectifs existent et que le passage est fréquent, leur coût élevé restreint cependant les possibilités de déplacement pour les personnes à faible revenu.

⁷ Conseil des Montréalaises, *La tarification sociale du transport en commun: étude de cas de Calgary*, mai 2012.

⁸ Vibrant Communities Calgary, *Fair Fares 2008: Roadblocks and Opportunities*, Caledon Institute of Social Policy, 2008.

⁹ voir El-Geneidy, Levinson et al. *The cost of equity: Assessing transit accessibility and social disparity using total travel cost*. McGill University: School of Urban Planning, 2015.

On assiste donc au cycle suivant : moins de revenu signifie moins de passagers dans les transports en commun et donc moins de desserte dans les quartiers défavorisés, provoquant l'enclavement des populations de ces quartiers. Ce sont donc les personnes dont les revenus sont les plus faibles qui rencontrent le plus de freins à la mobilité alors que, justement, avoir des problèmes pour se déplacer, c'est réduire ses chances de trouver un emploi, de se former, de se soigner, de rencontrer des ami.e.s, de se distraire, bref d'avoir une vie sociale riche et structurante.

L'inaptitude à la mobilité, qu'elle résulte d'une absence d'automobile et/ou de transports publics adaptés aux besoins, de la difficulté à pratiquer les moyens de transport ou de l'espace, ou encore d'une méconnaissance des ressources offertes par certains territoires voisins, se traduit par une difficulté d'appropriation de l'espace et constitue un handicap empêchant de mener une vie normale. C'est ce que certain.e.s expert.e.s nomment la « trappe d'immobilité ».

Les situations d'exclusion sociale sont multiples et présentent des points communs dont certains sont plus connus, comme les difficultés d'accès au logement, tandis que d'autres le sont moins. C'est le cas justement des obstacles rencontrés dans les pratiques de mobilité de la vie courante, comme la recherche d'emploi ou de services de garde ou CPE qui permettent le travail pour les chefs de famille.

Il en va de même pour les commerces d'alimentation, les pharmacies et les autres nécessités. Nombreuses sont les personnes qui témoignent auprès du MCTPA se nourrir exclusivement au dépanneur du coin tant l'accès à une épicerie est rendu difficile par la combinaison de l'éloignement et la cherté du transport en commun. La question de la mobilité n'est donc pas qu'une question de transports, mais aussi de santé publique. Il est d'ailleurs souvent nécessaire aux individus de prendre les transports en commun afin d'avoir accès à des spécialistes de la santé.

Plusieurs personnes, dont beaucoup d'aîné.e.s, ont témoigné au MCTPA ne pas pouvoir se rendre au CLSC pour consulter leur travailleuse sociale ou à l'hôpital pour faire des tests. D'autres sont empêchés d'agir comme aidant naturel auprès de parents demeurant pourtant dans la même ville. Ne pas « avoir les moyens » de prendre le bus ou le métro ne devrait pas être un obstacle à l'obtention de soins de santé appropriés. Or, certaines personnes doivent parfois repousser des rendez-vous pour des soins, car elles ne sont pas en mesure d'assumer les coûts de déplacement.

Aux États-Unis et en Europe, des recherches menées par des urbanistes et des sociologues, en partenariat avec les décideurs publics, ont permis de déterminer des freins à la mobilité et d'identifier des solutions novatrices afin d'améliorer la mobilité

des populations plus défavorisées dans l'accès au transport¹⁰. À l'initiative de professionnels de l'insertion qui ont compris que l'enjeu du transport est un problème collectif – et non individuel – dont les racines sont systémiques, des systèmes de transport adaptés aux besoins essentiels des populations vulnérables ont été mis en place, pour aider les personnes prises dans ses «trappes» à en sortir.

De nombreuses solutions ont été mises en place à l'échelle d'une ou de plusieurs villes. Il est d'ailleurs central de comprendre que les décisions prises par les pouvoirs publics ont d'importantes répercussions sur les populations concernant leur transport. C'est la raison pour laquelle il est primordial de bien penser la question des transports dans notre société et de l'articuler avec les besoins des citoyen.ne.s pour les aider à se relier socialement et économiquement.

2.4 Perspective économique sur la mobilité

Lorsqu'on analyse la question de l'accès au transport selon une perspective économique, on y trouve aussi de nombreux avantages : l'accès à la mobilité permet de se former et de se développer, en ayant accès à des établissements scolaires ou de formation, puis de rechercher un emploi et de travailler et ensuite, de consommer des biens, que ce soit de premières nécessités ou autres.

Dans la même optique, cela permet une augmentation de gens ayant accès à des emplois et donc de contribuer à la croissance de l'économie. « *En ayant plus facilement accès aux lieux d'éducation et de consommation et aux opportunités d'emploi, les personnes ayant de faibles revenus peuvent participer au développement économique et à la productivité individuelle et collective* »¹¹. Bref, l'accès au transport peut améliorer la santé économique des individus et de la société.

*« Pour celles et ceux qui ont une faible aptitude à la mobilité, l'accès aux lieux d'emploi, aux biens et services ainsi que leur participation à la vie sociale se trouvent considérablement restreints. Aussi tendent-ils à se retrouver « sans possibilité d'améliorer leur situation sociale*¹². »

¹⁰www.certu.fr/fr/_Mobilité_et_déplacementsn25/Enjeux_economiques_et_sociaux_de_l'organisation_des_deplacementsn45/Deplacements_et_politique_de_la_vilen697/IMG/pdf/Fiche10_IUDFiche10A4.pdf (consulté en mai 2013).

¹¹ Makhoul, 2008.

¹² Orfeuil, 2004.

Cette situation entraîne ces personnes dans un cycle les amenant à demeurer dépendant de transferts sociaux. Il en est de même de l'accès aux activités sociales, ces personnes pouvant ne plus être en mesure de rejoindre leurs parents et ami.e.s et les privant de l'enrichissement de ses contacts.

« Ces « trappes à la pauvreté » apparaissent donc liées, de façon non négligeable, à des problèmes de mobilité¹³. » « L'accès à la mobilité peut les aider à reprendre une vie professionnelle et à retrouver une vie sociale. Donc de participer pleinement à la collectivité, ce qui contribue à améliorer leur qualité de vie et contribue à leur inclusion sociale¹⁴. »

¹³ Ibid.

¹⁴ Makhoul, loc. cit.

3. VERS UNE DÉFINITION D'UN DROIT À LA MOBILITÉ

3.1 Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important

Dans les sociétés industrialisées ainsi que dans les pays en développement, la division du travail provoque des changements à l'échelle individuelle, économique, sociale et politique. Se déplacer dans les villes, vers les villes et hors des villes est une nécessité pour accéder à la plupart des biens, services et relations sociales. Les transports sont indispensables pour accéder au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé et à une pleine autonomie. Or, lorsqu'il s'agit du transport en commun, le droit à la mobilité est directement lié à la capacité de payer et aux frais exigés pour utiliser ces services. Les restrictions à la mobilité nuisent ainsi à l'atteinte d'autres droits et sont un facteur d'exclusion sociale puisqu'on se trouve alors confiné à son logement faute de pouvoir se payer le métro ou l'autobus.

3.2 Les ancrages du droit à la mobilité

C'est ainsi que l'on voit naître la question du droit à la mobilité. Ce droit est plus large que celui de libre circulation protégé par la charte canadienne¹⁵, puisqu'il est qualifié, selon la terminologie juridique française, de « droit générique », c'est-à-dire un droit qui conditionne le respect et la mise en œuvre d'autres droits, dont les droits au travail et à la santé.

Déjà en 2005, la *Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec* (FTQ) parlait de la mobilité comme un droit :

« Il convient d'abord de souligner que la mobilité est de plus en plus traitée comme un droit. Ne pas pouvoir se déplacer pour accéder au travail, à l'éducation, au logement, aux établissements de santé ou aux activités culturelles et de loisirs a des incidences certaines sur la qualité de la société qu'on a choisi de se donner. Le droit à la mobilité devient ainsi la porte d'accès à l'exercice de droits démocratiques élémentaires. Le droit à la mobilité couvre à la fois les dimensions collective et individuelle. À titre d'individu, toute personne peut, selon ses moyens et ses propres choix, recourir au transport individuel. Mais c'est à la société, et donc à l'État, que revient la responsabilité d'assurer l'exercice du droit collectif à la mobilité, comme droit social accessible, par la voie de la mise en place soit de réseaux exclusivement publics, soit de réseaux mixtes ou encore, de réglementation de l'activité des transporteurs privés. »¹⁶

¹⁵ *Charte canadienne des droits et libertés*, Loi constitutionnelle de 1982, art.6.

¹⁶ *Transport collectif et urgence d'agir*, Mémoire de la FTQ, mars 2005.

Face aux enjeux de transport, une équipe d'expert.e.s européen.ne.s travaille depuis 2012 à une charte qui définirait le droit à la mobilité et les principes le fondant. Parmi ces principes, nous avons retenu « *Le droit à la mobilité dans la Déclaration universelle des droits humains* » ainsi que « *Le droit à la ville* ».

a. Le droit à la mobilité dans la *Déclaration universelle des droits*

En 1948, au moment où est promulguée la *Déclaration universelle des droits de l'Homme* (DUDH), les enjeux de transports des personnes n'étaient évidemment pas les même qu'aujourd'hui. Cependant, le droit à la mobilité fait partie intégrante des droits humains et plusieurs articles y font référence, directement ou indirectement. C'est notamment le cas de l'article 13, tandis que les articles 23 et 27 concernent plutôt les impacts d'une absence de mobilité :

Article 13: *Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat.*

Article 23: *Toute personne a droit au travail, au libre choix de son travail, à des conditions équitables et satisfaisantes de travail et à la protection contre le chômage.*

Article 27: *Toute personne a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent.*

b. Le droit à la ville¹⁷

Les villes sont au centre de fortes dynamiques démographiques et économiques, que ce soit l'industrialisation, l'étalement urbain, l'embourgeoisement ou la suburbanisation. En raison de ces fragmentations spatiales, institutionnelles et sociales des villes, de nombreuses franges de la population font face à des obstacles dans leur accès aux biens, services et emplois. C'est ainsi que prend sens le principe de « droit à la ville » défini comme « *le droit des citoyens à accéder pleinement à la ville contemporaine, c'est-à-dire à une ville ouverte, variée et multiforme, aux modes d'habitat diversifiés, aux emplois multiples, aux pratiques hétérogènes, aux cultures nombreuses*¹⁸ ». Le droit à la ville passe aussi très largement par le droit à la mobilité :

¹⁷ Voir Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris, Economica-Anthropos, 2009.

¹⁸ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

www.certu.fr/fr/_Mobilité_et Déplacementsn25/Enjeux_economiques_et_sociaux_de_l'organisation_des_deplacementsn45/Deplacements_et_politique_de_la_villeen697/IMG/pdf/Fiche10_IUD_Fiche10A4.pdf (consulté en mai 2013).

le potentiel des villes est nécessairement divers et cette diversité doit être accessible au plus grand nombre.

3.3 Droit à la mobilité et accessibilité financière du transport en commun

L'accès au transport en commun étant un droit, nous croyons qu'il ne doit pas être limité pour des raisons financières. Or, la pauvreté est un frein majeur à l'accès au transport en commun à Montréal. Rappelons que 29%¹⁹ de la population montréalaise vit sous les seuils de faible revenu. Même le travail n'empêche pas d'être pauvre, alors que 40% des travailleur.se.s montréalais.e.s gagnent moins de 20 000\$ par année, ce qui est considéré insuffisant pour subvenir aux besoins de base.

Tel qu'illustré à la section précédente, les impacts d'un manque d'accès au transport sont énormes : appauvrissement des personnes bien sûr, mais aussi une aggravation de l'isolement et de l'exclusion sociale. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle est arrivée la *Direction de la santé publique* dans son rapport sur la santé de la population montréalaise *Le transport urbain, une question de santé*²⁰ dévoilé en 2006 : « *Les inégalités dans l'accès au transport risquent donc d'entraîner par la force des choses des inégalités sur tous les autres plans.* »²¹ Ledit rapport conclut que le « déficit d'accessibilité » au transport en commun contribue à l'exclusion sociale, à l'isolement et nuit à l'égalité des chances.

Les personnes moins nanties ont elles aussi le droit de se déplacer. Elles ont le droit à la mobilité, un droit de plus en plus évoqué dans diverses villes de la planète. Ceux et celles qui sont les plus dépendants du transport en commun sont ceux et celles qui en ont le moins les moyens, contribuant ainsi à amplifier le cycle de la pauvreté.

¹⁹ Recensement 2006, Statistique Canada.

²⁰ Direction de santé publique - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé – Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf.

²¹ *Ibid.*, p.90.

4. UNE SOLUTION : LA TARIFICATION SOCIALE

Comme vu auparavant, les tarifs du transport en commun étant trop chers pour de nombreuses personnes en situation de pauvreté, ils contribuent à l'exclusion sociale et empêchent ou limitent ces personnes dans l'exercice de leurs droits. Pour corriger cette situation, une tarification sociale permettrait d'atténuer les conséquences de la pauvreté.

« L'objectif d'une tarification sociale est de soutenir financièrement la mobilité quotidienne des personnes les plus démunies. Jusqu'à présent, les sociétés de transport au Québec ont adressé la question de la tarification sociale par le biais du « statut » de la personne (par exemple, tarifs réduits pour les personnes âgées ou pour les jeunes). En effet, les gammes tarifaires offertes proposent des tarifs réduits à une clientèle cible définie par son statut et non en fonction du revenu.»²²

Il s'agit donc d'offrir un tarif spécial à moindre coût pour les personnes en situation de pauvreté. Plusieurs sociétés de transport au Canada et à l'international offrent déjà ce type de réduction.

4.1 Exemples de tarification sociale au Canada²³

- Calgary : l'insertion grâce à la tarification sociale**

À Calgary, la société de transport public *Calgary Transit* offre une tarification sociale à ses usager.e.s, le *Low-Income Monthly Transit Pass*. Ce titre mensuel est offert à 53 % de rabais pour les gens ayant un revenu par ménage inférieur à 87,5 % des seuils de faible revenu fixés par *Statistique Canada*²⁴.

Ainsi, toute personne se qualifiant pour ce programme peut obtenir ce tarif qui diminue substantiellement le coût de la carte mensuelle. Selon un sondage effectué auprès des bénéficiaires de la passe à tarif réduit de Calgary, 49% des répondant.e.s ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un transport abordable et 59% soutiennent que l'accès à un transport abordable leur a permis de conserver leur emploi.²⁵ En outre, les usager.e.s ont mentionné que leur utilisation

²² *Rapport final-Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun*, présenté à l'*Association de transport urbain du Québec* (ATUQ) N/Réf. : 59592-100, octobre 2010, p.24.

²³ Une partie des données ci-après exposées ont été gracieusement fournies par la STM dans le cadre du comité conjoint avec le MCTPA.

²⁴ Voir <http://www.calgarytransit.com/fares-passes/passes/low-income-monthly-pass>.

²⁵ *Vibrant Communities Calgary, Fair Fares 2008: Roadblocks and Opportunities*. Caledon

des transports en commun pour se rendre au travail et pour aller à l'école a augmenté. Près de l'ensemble des répondant.e.s (97%) considèrent que leur qualité de vie a augmenté suite à ces mesures²⁶.

- **Edmonton, Guelph et Regina**

Dans la capitale albertaine, les personnes ayant un handicap sévère (programme AISH) sont éligibles à un rabais de 62 % sur le titre mensuel et les aîné.e.s bénéficiant du supplément de revenu garanti du gouvernement fédéral ont accès à une passe annuelle dont le coût représente 5% des argents déboursés pour 12 passes mensuelles à plein tarif²⁷. Le tout est financé conjointement par la ville d'Edmonton et le gouvernement de l'Alberta.

Après un projet-pilote ayant débuté en juin 2012 et s'étant révélé plus que concluant, la ville ontarienne de Guelph finance depuis janvier 2014 un rabais de 50% aux usager.e.r.e.s du *Guelph Transit* étant sous le seuil de faible revenu. La preuve d'admissibilité exigée est la déclaration d'impôt fédérale du demandeur.²⁸

Depuis 2003, la société de transport *Regina Transit* émet un titre mensuel à 68 % de rabais pour les prestataires des programmes gouvernementaux *Social Assistance*, *Transitional Employment Allowance*, *Saskatchewan Employment Supplement*, *Provincial Training Allowance* et *Saskatchewan Assured Income for Disability*. En 2016, les personnes admissibles peuvent donc acheter un titre mensuel au coût de 25\$. Ce tarif social est financé à 60 % par le gouvernement de la Saskatchewan et à 40 % par la société de transport.

4.2 Exemples de tarification sociale dans le monde

- **France : tarification, solidarité et gratuité**

En France, le droit à la mobilité est affirmé dans la législation nationale et inclus dans la *Loi d'orientation des transports intérieurs* depuis 1982. Cette loi oblige les villes à adopter une tarification sociale pour les sans-emploi, les chômeur.se.s et les personnes âgées. Dans certains cas, les villes vont même jusqu'à offrir le transport gratuit dans certains couloirs de transport et plusieurs municipalités offrent des tarifs réduits (jusqu'à 75%, voire même la gratuité) à certaines catégories de personnes à

Institute of Social Policy, 2008.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ <http://www.edmonton.ca/ets/fares-passes.aspx>.

²⁸ <http://guelph.ca/living/getting-around/bus/fares-and-passes/affordable-bus-pass/>.

faible revenu, comme les sans-emploi. La *Loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains* incite d'ailleurs les sociétés de transport de l'ensemble du territoire à adopter un tarif d'au moins 50% pour les personnes à faible revenu et de nombreux types de tarification sociale sont accessibles auprès des services de transports en commun (incluant Paris et banlieues) selon que l'on soit une personne chômeuse ou assistée sociale.

Dans le cas de Paris, par exemple, la *Réduction Solidarité Transport* s'adresse à toutes les personnes sans emploi et donne accès à des rabais de 50% pour le passage simple et de 75% sur la carte mensuelle²⁹. En outre, le forfait *Gratuité Transport* permet à certains bénéficiaires de revenu de solidarité et aux membres de leur foyer de voyager gratuitement durant 3 mois.³⁰ La mesure est financée conjointement par le *Syndicat des transports d'Ile-de-France* (STIF) et la région Ile-de-France.

• **Sydney, Australie**

Les usager.ère.s du transport en commun de la province australienne de Nouvelle-Galles du Sud (New South Wales), où se trouve Sydney, bénéficient de tarifs à moitié prix s'ils sont prestataires de l'assurance-emploi. La société de transport *Transport NSW* distribue le titre *Newstart Allowance* aux chômeur.se.s pour une période de 3 mois qui est renouvelable. Le financement est multipartite, avec une participation du gouvernement central australien.³¹

• **Londres, Grande-Bretagne**

Dans la capitale britannique, la société *Transport for London* offre des titres à 50% de rabais pour les prestataires de l'assurance-emploi. Fonctionnant dans les mêmes paramètres qu'à Sydney, la *Jobcentre Plus Travel Discount Card* a été financée par une légère hausse de l'ensemble de la grille tarifaire.³² *Transport for London* émet également la *Freedom Pass*, un titre annuel permettant aux personnes âgées et handicapées de voyager gratuitement sur l'ensemble du territoire londonien³³. La mesure est financée intégralement par le gouvernement britannique

²⁹ <http://www.solidaritetransport.fr/post/2>.

³⁰ <http://www.vianavigo.com/fr/titres-et-tarifs/tous-les-titres-de-transports/>.

³¹ <http://www.transportnsw.info/en/tickets/eligibility-concessions/job-seeker.page?>

³² <https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/adult-discounts-and-concessions/jobcentre-plus-travel-discount?intcmp=1754>.

³³ <http://www.londoncouncils.gov.uk/services/freedom-pass>.

- **Portland, États-Unis: combiner gratuité et tarif réduit**

La ville de Portland en Oregon a plutôt opté pour une formule combinant gratuité et frais réduit puisque l'ensemble des différentes lignes de transport qui se rendent dans le centre de la ville sont gratuites tandis que l'accès à l'ensemble du réseau coûte 1.20\$. Le financement de ce service provient à 56.9% d'une taxe sur la masse financière et seulement 20.8% vient de la poche des utilisateurs.

20

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Comme nous l'avons vu, l'accès au transport en commun est un aspect central pour l'accès à l'emploi, à des soins, à une vie de qualité ainsi qu'un facteur favorisant les individus à sortir de l'isolement. Cela implique que tous les individus aient les moyens effectifs de se déplacer, donc que leur droit à la mobilité soit respecté.

Il est nécessaire aujourd'hui de développer une vision d'avenir du transport en commun, dont un des piliers doit impérativement être l'accès financier pour toutes les couches de la société, incluant les moins nantis. La tarification sociale est une des solutions permettant d'atteindre ce but. S'il n'y a pas de choix politique clairement affirmé à l'égard du transport en commun, via une tarification sociale, les injustices se poursuivront et les droits des personnes à faible revenu continueront d'être bafoués. Le droit à la mobilité passe par l'accessibilité financière des transports publics.

L'adoption de la *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* et la réforme des structures régissant les tarifs en place est une opportunité unique d'inclure des éléments de tarification sociale dans la grille tarifaire métropolitaine, dorénavant harmonisée. La considération du problème de l'immobilité sociale et d'une de ses solutions, la tarification sociale, par la future *Autorité régionale de transport métropolitain* constituerait un geste simple, mais ô combien significatif pour un frange importante de la population de la région montréalaise.